

《論説》

瑕疵あるサービスに関する一考察

山 田 恒 夫

- 一 はじめに
- 二 消費者法の一般法としての消費者契約法と消費者保護基本法概観
- 三 消費者法の特別法——旅行業法を中心として——
- 四 債務不履行又は不法行為
——瑕疵ある介護と瑕疵ある手配旅行契約の場合——
- 五 約款と契約自由の原則
——標準旅行業約款を中心に——
- 六 むすびにかえて

一 はじめに

日本にも製造物責任法が施行されたのは1995年7月1日からで、既に判例も出てきている。PL（Product Liability）の問題は、法律家だけでなく、技術関係者の間でも広く議論されてきており、製造物の欠陥により人の生命、身体又は財産に係る被害が生じた場合に、被害者が、直接の契約関係でない製造者等に損害賠償責任を問うことは、少くとも先進国と言われている国々にあっては、概ね定着したと言えよう。

これに対して提供される内容が“製造物”ではなく、“サービス”である場合、該サービスに瑕疵があって、サービスを受ける側が何らかの損害を被った場合に、被害者はどのような形で救済されるのか？ 例えば、航空機を利用した旅行の際に、預けた荷物が紛失した場合、行先の間違った列車の乗車券を給付されたため、目的地に行けなかったという場合等、旅行に関する被害者の問題を考えてみても、極論をするならば、何等妥当な救済策がない

と言える。PLの場合のように、直接人の生命・身体には係らないから等閑に付して良いという考えは妥当でない。介護サービスが直接人の生命・身体に係ることは容易に理解できる。介護保険制度が確立されて、老後もある程度安心して暮らせるようになってきていることは望ましいことと言わなければならない。然り乍ら、介護に当る人（仮に介護士等という）の介護にも過誤が生じないという保証はない。だとすれば、介護の過誤（瑕疵あるサービス）の場合の補償の問題を如何に解決するのかの疑問が生ずるのは当然である。

サービス契約としては、鉄道旅客運送契約、旅客自動車運送契約、航空旅客運送契約、物品運送契約、主催旅行契約、手配旅行契約、企画手配旅行契約、医療契約、出版契約、広告契約、学校教育契約、電気・ガス供給契約等が考えられてきており、介護契約もこれから増加していくと思われる。

これらのサービス契約は民法あるいは商法の領域に属することは容易に理解できるが、瑕疵あるサービスを受ける側の救済という観点で考えると民法の特別法である消費者保護に関する法律の領域に属するとも考えられる。消費者保護に関する法律としては、消費者保護基本法と消費者契約法が一般法の典型と言える。消費者法の特別法としては、消費者信用関係法、投資関係法、物品・サービス関係法、不動産・建築関係法、情報関係法、安全関係法、表示規制法等々が現在施行されている。

本稿においては、瑕疵あるサービスについて消費者法の一般法たる消費者保護基本法と消費者契約法がどこまで配慮しているかを概観する。次に特別法については、手配旅行契約を例にとり、旅行業法が瑕疵あるサービスとしての契約の瑕疵についてどのような形で捉えているかを観察する。契約の例示は、訴訟にはなっていないが、実際に起きた事例を示し、該例について具体的に検討するという方法を採用した。

消費者法で救済されない場合は民法、殊に債務不履行責任或は不法行為責任ということになる。瑕疵ある介護サービスについては現在の所何等法的対策は講じられていないので、民法によって考えざるを得ないことを示し、併

せて、旅行業法で救済されない瑕疵あるサービスについても同様であることを略述した。

個々の契約は一般に約款の問題に帰せられる場合が多い。約款作成は、一部消費者代表者等が参加することはあっても、サービス提供者側すなわち債務者側主導で行われるのが通常の姿である。だとするならば、約款と契約自由の原則の関係を考えざるを得ない。この点を先の旅行契約の例について若干考察した。

さらに、むすびにかえて、瑕疵あるサービスと消費者保護について付加的考察を試みた。

二 消費者法の一般法としての消費者契約法と消費者保護基本法概観

平成12年4月14日衆議院で、4月28日に参議院で可決された「消費者契約法」(平成12年法律第61号)は、5月12日に公布され、平成13年4月1日から施行されることになっている。⁽²⁾

消費者契約法の目的は「消費者と事業者との間の情報の質及び量並びに交渉力の格差にかんがみ、事業者の一定の行為により消費者が誤認し、又は困惑した場合について契約の申込み又はその承諾の意思表示を取り消すことができることとする」とともに、事業者の損害賠償の責任を免除する条項その他の消費者の利益を不当に害することとなる条項の全部又は一部を無効とすることにより、消費者の利益の擁護を図り、もって国民生活の安定向上と国民経済の健全な発展に寄与すること」(同法第1条)である。すなわち、先に例示したような、“瑕疵あるサービス”に係る問題は全く消費者契約法には包摂されていない。

次に、消費者保護基本法第7条は、危害の防止について「国は、国民の消費生活において商品及び役務が国民の生命、身体及び財産に対して及ぼす危害を防止するため、商品及び役務について、必要な危害防止の基準を整備し、その確保を図る等必要な施策を講ずるものとする」と定めている。そこで、

商品の安全性については、例えば、食品衛生法（昭22法233）、薬事法（昭35法145）、毒物及び劇物取締法（昭25法303）、農薬取締法（昭23法82）、水道法（昭33法177）、化学物質の審査及び製造等の規制に関する法律（昭48法117）、消費生活用製品安全法（昭48法31）、有毒物質を含有する家庭用品の規制に関する法律（昭48法112）、電気用品取締法（昭36法234）、電気事業法（昭39法170）、ガス事業法（昭29法51）、高圧ガス取締法（昭26法204）、液化石油ガスの保全の確保及び取引の適正化に関する法律（昭42法149）、道路運送車両法（昭26法185）等が施行されてきた。のみならず、本稿の冒頭にも記したとおり、製造物の欠陥によって人の生命、身体又は財産に被害が生じた場合には、被害者の救済策も明定されるに至っている（平6法85）。

これに対してサービス提供における消費者保護については、金融取引、保険業者のサービス提供、医療サービス、レジャー産業・旅行斡旋、運輸サービス等についてある程度の法的対応策が講じられているに止まり、商品に比して役務の安全対策は劣っていると言わなければならない。況や、商品の欠陥の場合のPL法に相当するような法律は、現在の所何も見当たらない。平成9年12月17日に法律第123号として公布され、平成12年4月1日から施行されている介護保険法においては、要介護被保険者が指定居宅サービス事業者から指定居宅サービスを受けたときは、その費用を市町村が支給することは定められている（第41条1項）。訪問介護（ホームヘルプサービス）、訪問入浴介護等に瑕疵があって、要介護被保険者の身体、生命に損害が生じることは有り得ることが予見できるのであるから、サービス事業者の責任を予め定めておくことは必要である。

三 消費者法の特別法

——旅行業法を中心として——

海外旅行者数は、今年年間二千万人を超えんとする勢いで増加し続けている。⁽³⁾ 旅行業については旅行業法が定めているが、内容は旅行業等を営む者の業務の適正な運営の確保と、その組織する団体の適正な活動の推進について

であって（同法第1条）、旅行業者の顧客に対する責任については何も定めていない。ただ、同法第12条の2で、旅行業者は旅行業約款を定めて、運輸大臣の認可を受けなければならないことを定めている。そして、旅行業法施行規則第23条に旅行業約款の記載事項を定めている。その内容は以下のとおりである。

- (1) 旅行業務の取扱いの料金その他の旅行者との取引に係る金銭の収受に関する事項
- (2) 法第12条の5の規定により運送、宿泊その他の旅行に関するサービスの提供について旅行者に対して交付する書面の種類及びその表示する権利の内容
- (3) 契約の変更及び解除に関する事項
- (4) 責任及び免責に関する事項
- (5) 旅行中の損害の補償に関する事項
- (6) 保証社員である旅行業者にあつては、法第22条の16各号に掲げる事項
- (7) 保証社員でない旅行業者にあつては、営業保証金を供託している供託所の名称及び所在地並びに旅行業務に関し取引をした者は、その取引によって生じた債権に関し当該営業保証金から弁済を受けることができること
- (8) その他旅行業約款の内容として必要な事項

そして、第12条の3で運輸大臣が示す標準旅行業約款を旅行業者が採用した場合は認可を受けたものとみなす旨を定めている。現在多くの旅行業者が定めている約款は、平成7年12月19日運輸省告示第790号として示された「標準旅行業約款」である。

同約款は主催旅行契約の部と手配旅行契約の部に分けられているが、旅行業者の責任、就中、特別補償については両方の部に共通に適用されることになっている。因に、旅行者の生命・身体に係る補償金額は、海外旅行につき2000万円、国内旅行につき1000万円——事故の日から180日以内に死亡した場合——となっている。後遺障害については、障害の程度に応じて右補償金

額に所定の料率（標準旅行業約款別紙特別補償規程別表第2）を乗じた額が支払われることになっている。但し、これらの補償金額の算定根拠は何も示されていない。

これらの補償金の支払われるのは、主催旅行と企画手配旅行の場合に、急激かつ偶然な事故によって身体に傷害を被ったときに限られる（特別補償規程第1条）。

携帯品の損害補償については、最高限度額が15万円になっており、損害額が旅行者1名について1回の事故につき3000円を超えない場合は損害補償金は支払われない（同規定第17条）。

手配旅行契約⁽⁴⁾の場合がもっとも問題の生ずる可能性が大であると言わなければならない。何故ならば、標準旅行業約款第3条は「当社が善良な管理者の注意をもって旅行サービスの手配をしたときは、手配旅行契約に基づく当社の債務の履行は終了します。したがって、満員、休業、条件不適當等の事由により、運送・宿泊機関等との間で旅行サービスの提供をする契約を締結できなかった場合であっても、当社がその義務を果たしたときは、旅行者は、当社に対し、当社所定の旅行業務取引料金を支払わなければなりません」と定めているからに外ならない。したがって、手配旅行契約においては、旅行者の生命・身体に対する被害とかその救済という問題は生じ難いと言えよう。

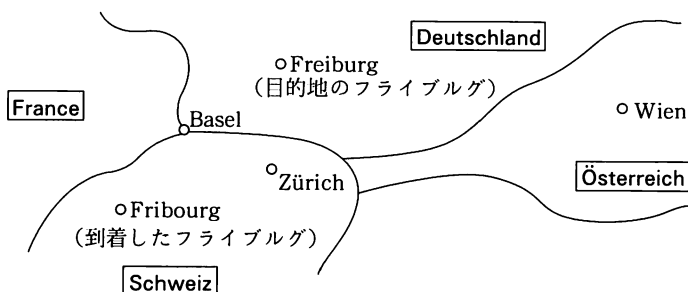
手配旅行契約における瑕疵とはどのような形で顕在化するか？ この疑問に対する答を、一つの具体例で示すと次のとおりである。

Xは平成11年7月13日から7月15日までの3日間の予定で開催される国際会議に出席するため、成田からオランダのアムステルダム経由で、オーストリアのウィーンへ7月11日に成田を出発、7月16日にウィーンを出発して、往路の逆順で日本へ帰国するべく、航空券とホテルの手配をY旅行業者に依頼した。尚、この依頼は電話で行った。同国際会議の第3日目である7月15日には、動産の売買契約とPL予防に関するワーク・ショップが開かれることになっており、Xは第2日目の7月14日に、同ワーク・ショップに出席できないドイツのフライブルグ大学のA教授に、ウィーンからフライブルグに

出向いて直接意見を聴いて、その日のうちにウィーンへ戻り、第3日目のワーク・ショップでA教授の意見を報告することになっていた。勿論、これらのことはすべて事前に調整されていたことで、XがA教授の所へ出向くことになった理由は、以前から昵懇の間柄であったからに外ならない。これがため、XはY旅行業者に、成田——ウィーン間の往復の航空券に加えて、ウィーン——フライブルグ間のチケットも手配するよう依頼した。問題はこの経路であるが、Xが依頼したのは、ウィーンからドイツのバーゼルまで飛行機で行き、バーゼル空港からフライブルグまで列車で行くというもので、帰路はその逆順ということであった。なお、この経路については、XがA教授から最も短時間でウィーン——フライブルグ間を往復できる経路であることを事前に教えられていたものであった。ところが、Y旅行業者はチケット手配の途中で、飛行機と列車との都合で、バーゼル乗換よりも、スイスのチューリッヒ乗換の方が具合が良いから、そのようにチケットを手配したい旨を、電話でXに申入れてきたので、Xは大手旅行会社の方から申入れてくるのだから、その方が良いのであらうと思い、それを受け入れた結果、ウィーン——チューリッヒ間の航空券とチューリッヒ——フライブルグ間の列車の乗車券が送られてきた。ただ、列車の乗車券のフライブルグのスペルが、Xが認識しているスペルと若干異なっていた。Xはそのことに気付いてはいたが、チューリッヒはスイスであるので、ドイツとは多少スペルが異なるのかナと思ひ、そのまま予定通り、7月11日に成田を出発した。（Xが認識していたスペルは“Freiburg”で、送られてきた乗車券のスペルは“Fribourg”であった）。

そして7月13日にXは予定通り、国際会議に出席、国際P L問題について講演を行った後、7月14日、ウィーン空港を出発、チューリッヒで列車に乗り換えて、丁度昼の12時頃にフライブルグに到着した。ところがフライブルグでは書かれている文字、人々が話している言葉がフランス語なのでXは吃驚仰天、ドイツはいつからフランスに占領されたのかと一瞬錯覚に陥った。それも無理からぬことで、駅前の風景はドイツのフライブルグと酷似してい

たのである。Xは落ち着きを取り戻し、フライブルグ（到着した駅）で聴いてみると、そこはスイスのフライブルグで、ドイツのフライブルグではなかったのである。各地の位置関係は図のとおりである。



結局、Xは初期の目的を達せられないまま14日の夜ウィーンに戻り、15日には、A教授の意見を報告できずに、ワーク・ショップ出席の方々に迷惑をかけてしまった次第である。

本例を標準旅行業約款、手配旅行契約の部に照して検討してみる。まず、電話のみでの遣り取りで契約が成立しているか否かである。同約款第5条1項は、申込書と申込金の提出を契約申込の要件として定めてはいるが、第9条で、乗車券及び宿泊券等の特則を定めており、第5条1項の規定にかかわらず、運送サービス又は宿泊サービスの手配のみを目的とする手配旅行契約であって旅行代金と引換えに当該旅行サービスの提供を受ける権利を表示した書面を交付するものについては、口頭による申込みを受け付けることがあることになっているので、電話の遣り取りだけで、契約は成立していることになる。

次に、別のフライブルグへのチケットを手配したことについては、既述の同約款第3条に基づけば、申込者（本例ではX）がチケットを受け取って、代金を支払った時点で旅行業者としての債務の履行は終了したことにもなり得る。本例の場合、チケットを受け取ったのは成田出発2日前の7月9日であったので、例えXがフライブルグのスペルの相異を糾したとしても、どう

しようもなかったことになる。

少くとも、運輸省が示している標準旅行業約款では、消費者は救済されない。

この点を別の例で示す。ロストバゲージのケースである。

Xはオーストラリアのメルボルンで開催される学会で論文発表をするため、成田——メルボルン間の航空券とメルボルンでのホテルの手配をY旅行業者に依頼した。飛行機の時間の都合で、タイのバンコク空港で乗り継ぐことになったのである。メルボルンの空港へ到着してみると、預けた荷物が到着して居らず、学会発表に使う資料等が一切紛失してしまい、結局、発表が出来なかったというものである。勿論、着換えの衣類等もなく、止むなく現地で購入せざるを得なかった。

この例にあっても旅行業者は善良な管理者の注意をもって旅行サービスの手配をしたのであるから、手配旅行契約に基づく債務の履行は終了しており、特別補償規定の適用はない。後で種々調査した結果、バンコクまでは荷物が存在していたことが判明、タイ航空が積み換え時に紛失したことがわかって、タイ航空の約款規程にもとづき、日本円にして約4万円の損害補償金が支払われた。因みに、この荷物は約1ヶ月後にフランスのパリから転送されて来て、Xの手許に届いた。

タイ航空の約款は20数年前に定められたもので、その後改訂されていなかったもので、補償金額が他の国の航空会社に比して、格別安かったようである。

ここに示した2つのケースは、いずれも、消費者保護の特別法たる旅行業法及び標準旅行業約款では何の救済も得られないケースである。但し、このような状況は必ずしも日本だけに限られることではないのかも知れない。⁽⁵⁾

旅行に関する瑕疵あるサービスについては消費者保護法及び約款では救済されない場合があることが明らかとなったが、法的対応が未だ出来ないサービスについては、消費者保護法の範疇では考えることは出来ない。

四 債務不履行又は不法行為

——瑕疵ある介護と瑕疵ある手配旅行契約の場合——

まず、瑕疵ある介護サービスをどのように法律構成するかの問題が生ずる。実際に介護サービスを提供するのは介護士等であるが、介護サービス契約を締結する当事者は、被介護者と介護サービス会社或は被介護者の後見人と介護サービス会社ということになると考えられる。瑕疵ある介護サービスを行うのは介護士等であるが、これに対する被介護者又はその後見人等への責任は介護サービス会社が負うことになる。介護士等は債務者たる介護サービス会社の履行代行者ということになり、履行代行者の過失は履行補助者のそれと同視してよいと考えるのが妥当である。⁽⁶⁾

介護士等の不法行為と構成した場合は、介護サービス会社は民法715条の使用責任を負うことは当然と言わなければならない。

介護サービスに係る被介護者の生命・身体の被害については、PLのごとき無過失損害賠償責任⁽⁷⁾を問うことは妥当でない。むしろ、使用者の安全配慮義務⁽⁸⁾に似た理論構成とするを妥当と考える。何となれば、被害者と加害者の間に何らかの契約関係或は法律関係が成立しているからに外ならない。然り乍ら、瑕疵ある介護サービスの問題については、医療過誤に関する諸家の見解、判例等を十分参考にし乍ら、今後十分に検討されなければならないと思料する。

次に行先を間違えたチケットを給付した旅行業者の場合は、手配旅行契約約款第3条に「善良な管理者の注意をもって……債務の履行は終了する」旨を定めているので、顧客の注文と異なるチケットを手配したことは、善良な管理者の注意をもってしたとは言えないから、チケットの給付をもって債務が終了したとは言えない。したがって、Xが帰国後、債務不履行にもとづく損害賠償を請求することも出来るし、不法行為にもとづく損害賠償を請求することも可能である。ワーク・ショップで報告出来なかったこと、A教授との約束が果せなかったことにもとづく信用失墜の慰謝料をどの程度に見積も

るか、或は裁判になったときに、裁判官がどれ位の額を認定するかは今後に残された課題である。⁽⁹⁾

ロストバゲージの例にあっても、学会で報告し得なかったことに対する慰謝料が問題となるが、仮りに提訴するとしても、タイ航空を被告としなければならない、裁判管轄の点が先決されなければならない、理論構成以前に泣き寝入りということにもなりかねない。

五 約款と契約自由の原則

——標準旅行業約款を中心に——

以上述べてきたような例は、いずれも約款と契約自由の原則の關係に逢着せざるを得ない。介護サービスの問題も、結局、約款にもとづいて介護士等を介護サービス会社が派遣することになると考えられる。

約款と契約自由の原則の問題については、既に各方面で論じられてきているところではあるが、その論点の中心は私的に定められた約款の効力に対して、司法が国家権力をもってどこまで介入出来るかという点にある。もう1つの論点は契約の一方当事者が一方的に定める約款をどのようにして契約自由の原則の場或は私的自治の場に引き戻し得るかということであると思われる。日本の各種営業に対する行政政策は、約款を定めて所掌大臣の認可を受けることを義務づけている。ところが、運輸大臣所管の営業については、標準約款を運輸省告示という形で示して、該約款を用いる場合は認可を不要としているケースが多いように見受けられる。⁽¹⁰⁾ 業界の代表者等が集まって消費者の意見も聴き乍ら標準的約款を作成するということであれば、ある程度理解出来る。けれども所管官庁が標準約款を告示するというのは、統制というように理解されても仕方がない。極論をすれば契約自由の原則の放棄あるいはきわめて軽視しているということになる。約款の法的性質を如何に論じようとも、⁽¹¹⁾ 日本においては、業者を強く拘束する規範であり、約款に定められていない責任は一切負わないという現状にあることは事実である。消費者保護或は旅行者救済という観点で標準約款を観察すると、強者すなわち旅行業

者に与するものであるとの感を禁じ得ない。例えば、主催旅行での死亡補償金は海外旅行で2000万円、国内旅行では僅か1000万円ということになっていることから明らかである。

そもそも標準旅行業約款なるものが運輸大臣から告示されたのは昭和58年2月14日のことであり、同年7月1日以降出発の旅行に係る旅行者との契約から施行されたのである。これは運輸省観光部主導で作成された経緯から考えて、消費者保護というよりも、業界癒着的傾向の方が強いと見ることも出来よう。今回の改正に当っては、やはり日本旅行業協会が中心になっており、改正前のものよりは多少旅行業者の責任が強化されたとは言え、旅行者に対する補償はきわめて不十分と断ぜざるを得ない。⁽¹³⁾

六 むすびにかえて

最近はインターネット取引が非常に盛んになってきており、IT革命と呼ばれる大変革も進行中である。これらはサービス業界をも抱き込んでゆくものであって、これからのサービス業の有り方を考える上では、考慮の外に置くことは出来ないとみななければならない。要するに一企業の取引相手が世界中に拡がることになるのであって、一国内だけでの取引は減少傾向にあると言えよう。だとすれば、取引に関する規範も世界共通的なものにすることが望ましいとも考えられる。世界共通的な実体規定でまず頭に浮かぶのは「国際物品売買契約に関する国連条約（United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods）」——以下ウィーン売買条約と記す——である。同条約は、1930年にエルンスト・ラーベル（Ernst Rabel）が売買法の国際的統一を提唱して以来34年の歳月をかけてようやく成立したハーグ統一売買法条約（Convention relating to a Uniform Law on the International Sale of Goods）を叩き台として、1966年、国連に国際商取法委員会（UNCITRAL-United Nations Commission on International Trade Law）が出来て以来15年にわたって各国代表による審議を重ね、1980年4月によりやく成立したという、正に世界中の努力の結晶である。⁽¹⁵⁾

そして恐らくは今後同条約が改正せられることはないであろうとさえ言われている。何となれば、改正をするためには、成立に至った時と同じ努力が必要であるが、現在の世界状況から判断して、それは可能性がきわめて低いからに外ならない。このことは UNCITRAL で検討中の指名債権譲渡の対抗要件に関する国連条約についても、成立の見とおしが立っていないことから明らかである。けれども、インターネット取引は世界中でどんどん進行中であり、何らかの統一的規範が必要であることが叫ばれていることも事実である。そうであるとするならば、統一的規範を作成する方法を考えなければならないこととなる。現在の国連における規範作成の方法は、各条文ごとに審議の後、多数決によって採決するというものであるため、先進国も発展途上国も皆同じ 1 票で決せられるということになっている。したがって容易に採決する状態に至らないということである。この壁を如何に乗り越えるかが⁽¹⁶⁾21世紀の民主主義のあり方にとっての大問題にもなっている。

もう 1 つの重要な問題として、規範の世界的統一と自由競争、法的には契約自由の原則との関係がある。これは丁度、約款の統一と契約自由の原則との関係を論ずるのと同じになると言っても過言ではないと考えられる。国際競争の場においては、ウィーン統一法のように細いところまで権利義務関係を定めるというのではなく、約款の中に盛り込むべき最低限の条件、内容だけを統一することが望ましいのではないかと思料する。既述のロストバゲージの例でいうと、各航空会社の約款で定めるべき最低補償額を世界的に統一⁽¹⁷⁾するとか、死亡事故の場合の補償最低限度額を統一的に定める等である。

全体的に、競争に勝つためには、国際的に同業者間の調和と経済的強者と弱者の間の調和を如何にして図るかが重要であるという風潮が醸成されることが望ましいと考える。

（１） 例えば、山田恒夫「PL法が設計に残した課題」設計工学 Vol. 30, No. 4 (1995. 4) p. 25～p. 32.

Pamela D. Beard & Thomas F. Talbot "What Determines if a Design is Safe?", Pap. Am. Soc. Mech. Eng. ('92)

C. O. Smith & T. F. Talbot "Effects of Products Liability on Design", Pap. Am. Soc. Mech. Eng. ('92)

John F. Vargo "What every Engineer should know about PL" Pap. Am. Soc. Mech. Eng. ('95)

H. D. McWilliams, M. R. Khalessi, E. Azhang & S. N. Singhal "Legal Aspects of Emerging probabilistic structural Analysis and Design Technology" Collect Tech, Pap. AIAA/ASME/ASCE/AHS/ASC struct. Dyn. Mater Conf. Vol. 36, pp. 911~919 ('95). 等多数ある。

- (2) 経済企画庁国民生活局消費者契約法施行準備室『『消費者契約法』の概要』NBL691号(2000年6月15日)6頁以下, 商事法務研究会, 資料「消費者契約法案」NBL685号(2000年3月15日)69頁以下参照。
- (3) 昭和58年における宿泊を伴う国民の観光レクリエーションの量は1億4千万人(延べ人員)であり, 平成6年には2億4千万人に達している。海外旅行は昭和58年約423万人, 平成2年1000万人, 平成6年1358万人, 平成7年1529万人となっている——佐々木正人「改正旅行業法・約款の解説」1996年8月, 中央書院「はじめに」参照。
- (4) 手配旅行契約とは、旅行業者から旅行者の委託により、旅行者のために代理、媒介又は取次をすることなどにより旅行者が運送・宿泊機関等の提供する運送、宿泊その他の旅行に関するサービスの提供を受けることができるように、手配をすることを引き受ける契約をいう(同約款第2条1項)。
- (5) 桜田薫「諸外国における旅行消費者弁済保証制度」NBL679号, 682号参照。
- (6) 我妻栄「履行補助者の過失による債務者の責任」法学協会雑誌55巻7号69頁, 松坂佐一「履行補助者の研究」184頁等。尚, 新しい成年後見制度については, 小林昭彦「新しい成年後見制度の解説——法定後見制度の改正と任意後見制度の創設——」NBL680号, 2000年1月1日41頁以下参照。
- (7) 例えば浦川道太郎「無過失損害賠償責任」民法講座6, 昭和60年9月有斐閣191頁参照。
- (8) 例えば, 山田恒夫「安全配慮義務に関する一考察」東洋法学29巻1号, 昭和61年。その他, 奥田昌道編「注釈民法(10)」昭和62年5月, 有斐閣掲載文献参照。
- (9) 本例にあっては提訴されていないので, 慰謝料の金額算定はなされない。
- (10) 例えば原島重義「約款と契約の自由」現代契約法大系第1巻現代契約の法理(1), 昭和58年11月有斐閣37頁以下。
- (11) 2, 3の例を示すと一般乗用旅客自動車運送事業標準運送約款昭和48年9月6日(運輸省告示第372号)標準宅配便運送約款平成2年11月22日(運輸省告示第576号), 標準引越運送約款平成2年11月22日(運輸省告示第577号), 標準トラックルームサービス約款昭和61年5月15日(運輸省告示第237号)等である。
- (12) 前掲原島, 44頁以下, 米谷隆三著「約款法の理論」等参照。
- (13) 三浦雅生「標準旅行業約款解説」1996年7月トラベルジャーナル社, 佐々木正人著「改正旅行業法・約款の解説」1996年8月中央書院等参照。

- (14) 桜田，前掲，NBL682号（2000年2月1日）70頁参照。
- (15) 拙著「国際取引法概論〈改訂版〉」平成9年6月酒井書店，曾野和明・山手正史「国際売買法」1993年2月青林書院。
- (16) フィリップ・レズニック著，中谷義和訳「21世紀の民主制」1998年12月御茶の水書房参照。
- (17) 国際航空運送については，ある程度約款の統一が図られているようであるが，補償額までは統一されていない——原茂太一「航空旅客運送契約」現代契約法大系7巻40頁以下参照。